

Jak kupić dobre auto używane?

auto *pewniak.pl*



Cały komplet zawiera:



Poradnik drukowany



Lista kontrolna oględzin auta



Wzór bezpiecznej umowy zakupu



**Nie daj
sobie wcisnąć
odpicowanego złomu!**

Ocena nadwozia pojazdu

Oceniaj racjonalnie a nie emocjonalnie

Jeśli dokumentacja auta nie budzi wątpliwości, możesz przystąpić do kolejnego kroku oględzin – oceny stanu nadwozia pojazdu. Zadaniem tego etapu jest sprawdzenie auta pod kątem jego powypadkowej przeszłości, a także ocena kondycji elementów blacharskich (stan lakieru, ślady korozji). Aby dokonać wiarygodnej oceny auto powinno być czyste i suche (**na mokrym lub brudnym lakierze nie dostrzeżesz łatwo defektów!**). Wszelkie mankamenty lakiernicze najłatwiej wychwycić w słoneczny dzień. Zadanie będzie dużo łatwiejsze, gdy na oględziny pojazdu wybierzesz się z miernikiem grubości lakieru. Zakładam jednak, że większość czytelników nie posiada takiego urządzenia, dlatego na początku skupimy się na oględzinach wzrokowych. Do tematu pomiaru grubości lakieru wrócimy na końcu rozdziału. Znajdziesz tam podstawowe informacje o miernikach. Dowiesz się także, jak prawidłowo przeprowadzić pomiar oraz kiedy lakier można uznać za oryginalny.

Już na starcie oględzin, po pierwszym spojrzeniu na auto możesz odczuć, czy samochód ci się podoba. Uważaj, nadal jednak wiesz o nim bardzo niewiele. Dlatego skoncentruj się na faktach, odsuwając na bok „wewnętrzny głos”, który będzie namawiał cię do zakupu. Szybka, nieprzemyślana decyzja to prosta droga do kłopotów. Musisz zapanować nad emocjami i absolutnie nie „napalać się”.



Pod wpływem emocji oceniany pojazd wygląda atrakcyjniej niż w rzeczywistości.

Niestety wielu kupujących podejmuje emocjonalną (**a nie racjonalną!**) decyzję o zakupie auta właśnie na podstawie pierwszego wrażenia. Może to zwiastować duże wydatki i niepotrzebne nerwy w najbliższym czasie. Dlatego przy oględzinach samochodu niezbędna jest druga osoba (nie związana emocjonalnie z zakupem), która chłodnym spojrzeniem oceni rzeczywisty stan auta.

Podejmując decyzję o zakupie nie kieruj się nigdy presją poniesionych na oględziny wydatków. Bez względu na dotychczasowe koszty (wyjazd na giełdę, dojazd do sprzedającego, opłaty za przegląd itp.) nie musisz koniecznie kupować auta, którego nie jesteś pewien! Lepiej stracić kilkaset złotych, niż wpędzić się w dużo większe kłopoty, kupując „trefny” samochód.

Ocena spasowania elementów

Weryfikację przeszłości nadwozia należy rozpocząć od **oceny spasowania elementów karoserii**. To stosunkowo łatwe zadanie, dlatego powinieneś poradzić sobie z nim bez najmniejszego problemu. Auta biorące udział w wypadkach bardzo często rozbijają swój przód. Warto zatem rozpocząć oględziny od dokładnej oceny spasowania przednich elementów, maski i zderzaka. W tym celu stań na wprost przed autem i porównaj szczeliny pomiędzy obiema krawędziami maski i błotnikami – powinny być dokładnie takie same na całej długości.



Źle spasowane elementy poszycia zdradzają interwencję blacharza.



Na podobnej zasadzie obejrzyj kolejne elementy karoserii, dokonując oceny spasowania wszystkich części poszycia (obejdź całe auto dookoła). Zwróć szczególną uwagę na spasowanie zderzaków przy reflektorach, gdyż właśnie tam często można dostrzec niedociągnięcia pośpiesznej naprawy. Wszelkie nieprawidłowości, które zauważysz świadczą na niekorzyść auta.

Aby upewnić się w swoich przypuszczeniach w kolejnym kroku dokonaj **oceny punktów mocowania elementów karoserii**. Przyjrzyj się dokładnie śrubom i kołkom mocującym poszczególne elementy karoserii (zderzaki, błotniki, drzwi, kłapa bagażnika, maska). Jeśli któryś element był odkręcany (np. w celu wymiany/malowania), demontaż z pewnością pozostawił widoczny ślad w postaci uszkodzeń oryginalnego lakieru. Uwaga! W niektórych autach (np. VW Passat B5 1.8T) wymiana paska rozrządu wymaga demontażu przedniego zderzaka, stąd możliwe ślady po jego odkręcaniu.

Ocena stanu powłoki lakierniczej

Aby ocenić stan powłoki lakierniczej należy obejrzeć poszczególne elementy karoserii pod różnym kątem padania światła. Przyglądaj się uważnie i bez pośpiechu. Oceń, czy powłoka ma ten sam odcień na całej powierzchni i jest identyczna na sąsiadujących ze sobą elementach poszycia.

Uszkodzenia lakieru na śrubach mocujących ujawniają demontaż zderzaków i błotników.

Sprawdź, czy nie widać pęknięć, przebarwień, rys, wgnieceń, pęcherzy oraz czy „ziarno” lakieru jest takie samo na całej powierzchni. Przyjrzyj się także listwom i liniom karoserii – powinny być proste na całej długości.

Jeśli podejrzewasz, że któryś z elementów był lakierowany poszukaj dodatkowo tzw. „**punktów odcięcia**”, czyli miejsc w których nowy lakier łączy się ze starym (patrząc pod różnym kątem widać miejsce przejścia lakieru oryginalnego w nowo położony). Zadanie to wymaga wprawnego oka. Jeśli nie uda ci się ich dostrzec nie przejmuj się tym, aż tak bardzo. Istnieją jeszcze inne skuteczne sposoby wykrywania poprawek lakierniczych pojazdu.



Brak rys pod klamką może oznaczać świeżo malowane auto.

Normalnie użytkowane drzwi z biegiem lat mają coraz więcej rys pod klamką i w jej okolicach (zarysowania od kluczyków, paznokci, biżuterii). Błyszczący lakier bez żadnych śladów zadrapań w tym miejscu to niemal 100% pewność, że drzwi były niedawno lakierowane.



Zwróć uwagę czy auto posiada, jakiegokolwiek szkody „parkingowe” tzn. drobne wgniecenia lub otarcia drzwi, rysy zderzaków itp. Paradoksalnie, może to świadczyć o tym, iż auto posiada oryginalny lakier na tych elementach.

Jeśli auto było lakierowane, to z pewnością także polerowane, a taki zabieg pozostawia widoczne ślady. Aby się o tym przekonać odchyl uszczelki w drzwiach i klapie bagażnika. Poszukaj pod ich zgięciami białego pyłu pozostawionego przez pastę polerską. Biały proszek na uszczelkach oznacza prawie zawsze lakierowany pojazd (rzadko kiedy, tylko polerowany w celu starcia zniszczonej warstwy lakieru).



Ślady pasty polerskiej na uszczelkach i łączeniach to oznaka interwencji lakiernika.

Zwróć również uwagę, czy nie ma śladów farby na elementach takich jak nakładki na nadkola, klamki, uszczelki. Może to świadczyć o pośpiesznym lakierowaniu samochodu. Wyjątkowo niechlujny lakiernik może zostawić ślady nawet na elementach zawieszenia (sprężyny, amortyzatory).

Oceniając stan poszycia, **szukaj także śladów korozji i rdzy**. Miejsca podatne na tego typu uszkodzenia to przede wszystkim spodnie ranty drzwi, progi, podszybie, nadkola, okolice wlewu paliwa i uszczelki szyb, a także nieoryginalne spawy. Obejrzyj bardzo dokładnie od spodu wszystkie drzwi. Znajdują się w nich otwory odprowadzające wodę. Ich niedrożność może powodować zatrzymywanie się wody w środku poszycia drzwi, a w efekcie ich korozję.



Spód drzwi jest szczególnie narażony na korozję.

Ocena zakresu uszkodzeń

Jeśli odkryłeś, że auto miało poprawki blacharsko - lakiernicze, spróbuj ocenić jak poważnie było uszkodzone. Zakres uszkodzeń i sposób ich naprawy może ostatecznie przeważyć, czy pojazd jest warty dalszych oględzin. Chodzi o to aby na tym etapie rozpoznać, czy masz do czynienia z pojazdem po „przeszczepie ćwiartki”, czy tylko drobnej stłucze parkingowej.

Zacznij od przyjrzenia się słupkom pojazdu. Zazwyczaj producenci umieszczają na nich różne naklejki (np. ostrzeżenie o konieczności wyłączenia poduszki powietrznej pasażera w przypadku przewożenia dziecka w foteliku zamontowanym tyłem do kierunku jazdy). Brak jakichkolwiek nalepek nie musi od razu oznaczać powypadkowej przeszłości, jednak powinien wzmocnić twoją czujność.



Brak naklejek, to przesłanka do solidnej kontroli wszystkich progów i słupków.



Odchylając uszczelki progów drzwi, przyjrzyj się czy znajduje się w nich piasek, brud i kurz. Idealna czystość wewnętrznej strony uszczelki i progów pod uszczelką, to przesłanka która może świadczyć o poważnych naprawach blacharskich.

Aby przekonać się o zakresie napraw blacharskich należy **sprawdzić dokładnie miejsca zgrzewania elementów karoserii, a także szukać wszelkich śladów po spawaniu**. W tym celu zdejmij fragmenty uszczelki na progach, słupkach drzwi i w bagażniku. Sprawdź czy na całej długości widać oryginalne punkty zgrzewania (wklęsłe miejsca). Jeśli profile są gładkie możliwe, że auto zostało naprawione niezgodnie z procedurą producenta, a wklęsłe miejsca zaszpachlowane (typowe znaki „przeszczepu” niezgodnie z procedurą naprawczą). Powinieneś móc odnaleźć oryginalne łączenia widoczne po zgrzewaniu elementów.



Płyta podłogowa bagażnika może ujawnić ślady po „przeszczepie ćwiartki”.



Idealnie czysta wewnętrzna część uszczelki i osłonięty nią fragment progów rodzi podejrzenia poważnej naprawy blacharskiej.



Wklęsłe fragmenty na łączeniach elementów blacharskich cechują fabryczne zgrzewy.

Oglądając progi postaraj się zajrzeć także pod spód aut. Przyjrzyj się całej długości progów od spodu. Szukaj śladów spawania i świeżej konserwacji. Ślady napraw na słupkach i progach praktycznie dyskwalifikują auto do zakupu (poważnie uderzone, wspawana ćwiartka!).

Obejrzyj także podłogę bagażnika i wszelkie dostępne zakamarki, nie wahając się przy tym zdejmować bocznych wykładzin. Przyjrzyj się spawom łączącym poszczególne elementy ze sobą. Przy okazji zwróć uwagę, czy w bagażniku są oryginalne wygłuszenia. W niektórych autach (np. Seat, Skoda, VW, Audi) na podłodze bagażnika powinna znajdować się także wklejka z numerem nadwozia, oznaczeniem silnika itp. Szukając śladów spawania koniecznie wyciągnij koło zapasowe.



Aby łatwiej było ci rozpoznać ślady napraw blacharskich, sprawdź wcześniej jak wyglądają oryginalne miejsca zgrzewania w autach, co do których masz 100% pewności, że nie były „bite”. Możesz obejrzyć także inne oryginalne elementy takie jak lampy, wygłuszenia, punkty mocowania elementów blacharskich. Takie doświadczenie zaprocentuje podczas oględzin.

Wiele na temat powypadkowej kondycji auta mówią także jego podłużnice. Szukaj na nich śladów wgniecia, odkształceń od uderzeń młotka, pofałdowań w miejscach łączenia itp.



Wgniecenia, pofałdowania czy odkształcenia na podłużnicach mogą świadczyć o poważnym wypadku tzw. „dzwonie”.

O zakresie uszkodzeń podczas wypadku można sporo wnioskować także po oznaczeniach szyb. Sprawdź koniecznie czy wszystkie szyby mają ten sam rok produkcji i logo producenta. W idealnej sytuacji rok produkcji powinien być na wszystkich szymbach taki sam, zgodny z rokiem produkcji auta. Dla aut z przełomu roku dopuszcza się różnice jednego roku w dacie produkcji wszystkich szyb. Wymiana szyby nie zawsze musi świadczyć o poważnym wypadku (np. odprysk od uderzenia kamieniem, wybite w celu włamania). Jeśli jednak odkryłeś wcześniej naprawy blacharskie i poprawki lakiernicze, wymieniona szyba działa jeszcze bardziej na niekorzyść pojazdu.

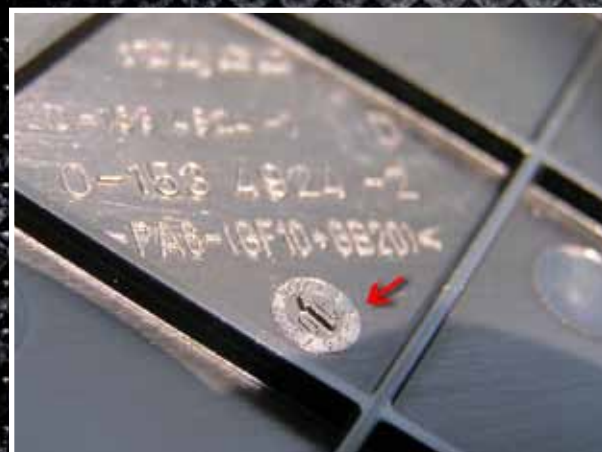


Wiele części samochodu jest oznaczonych datą produkcji. W elementach plastikowych jest ona umieszczana na wewnętrznej stronie części (np. w postaci okrągłego tłoczonego znaku). Na innych detalach warto poszukać naklejki z kodem kreskowym i informacji o dacie produkcji. Znając daty produkcji elementów, szybko wykryjesz powypadkową przeszłość auta oraz ocenisz czy do naprawy wykorzystano części nowe, czy też używane.

Data produkcji na elementach auta



Rok produkcji szyby (2005)



Rok produkcji elementu plastikowego



Rok produkcji na części oznaczonej kodem kreskowym

Oglądając auto zwracaj szczególną uwagę na daty produkcji poszczególnych elementów.

Szukając śladów powypadkowej przeszłości **warto przyjrzeć się uważnie reflektorom**. Oglądając klosze, spróbuj ocenić czy lampy są oryginalne. Porównaj także, czy oba reflektory mają takie samo oznakowanie (logo, data produkcji, nalepki itp.). Różne oznaczenia na kloszach reflektorów to informacja, iż na pewno jeden z nich był wymieniany. Niektóre modele aut (np. Skoda Octavia II) umożliwiają szybkie wyciągnięcie całego reflektora w celu dokładnych oględzin. Lampy popularnych w Polsce marek (np. Depo, Tyc) to tanie zamienniki! Poza tym zwróć uwagę na kondycję części odblaskowej znajdującej się w kloszu. Lustro powinno być jednolite i nie złuszczone.



Koła powinny być wpassowane centralnie w światło błotników.

Oceniając zakres ewentualnych uszkodzeń, na koniec zwróć uwagę na poprawność **wpassowania kół**. Oceń czy koła są wpassowane centralnie w światło otworu błotników. Odległość od lewej jak i prawej strony koła do błotnika powinna być taka sama. Przy okazji przyjrzyj się w jakim stanie znajdują się nadkola. Sprawdź czy są całe, właściwie spasowane (przykręcone takimi samymi śrubami/kołkami) i czy nie widać na nich śladów lakierowania. Podczas oględzin kół zwróć także uwagę czy ich obręcz nie wystaje poza krawędź



Uwaga! Im droższe auto, tym dokładniej maskowane są wszelkie naprawy blacharsko-lakiernicze. Miejsca łączenia są starannie ukrywane (np. pod bakiem paliwa). Spawy na progach są szlifowane na gładko, po to by nie stosować szpachli. Czasem także wycinane są tylko najbardziej uszkodzone

ZOSTAŁO JESZCZE 77 STRON

KTÓRYCH NIE WIDZISZ W TEJ CHWILI...

**POZOSTAŁĄ TREŚĆ MOŻESZ OBEJRZEĆ
KUPUJĄC NASZ PORADNIK**

- ▶ **Poradnik w postaci drukowanej książki (84 strony)**
- ▶ **Lista kontrolna oględzin auta (7 stron)**
- ▶ **Wzór bezpiecznej umowy kupna-sprzedaży (dwie kopie)**

Spis treści

Jak kupić dobre auto używane?	1
Wstęp	3
Praktyki nieuczciwych handlarzy	6
Poszukiwania dobrego auta używanego	12
Telefon do sprzedawcy auta	26
Samodzielna weryfikacja przeszłości auta	29
Przygotowania do wyjazdu i oględzin	35
Weryfikacja dokumentacji auta	38
Ocena nadwozia pojazdu	44
Ocena wnętrza pojazdu	52
Ocena stanu technicznego pojazdu	58
Jazda próbna	66
Negocjacje ceny i podpisanie umowy	71
Rejestracja i ubezpieczenie pojazdu	74
Serwis auta po zakupie	80
Zakończenie	83

Jedyna dostępna publikacja zawierająca kompletny zestaw porad, instrukcji i procedur gwarantujących udany zakup samochodu.

- ▶ Jakie sztuczki stosują nieuczciwi handlarze
- ▶ Jak rozpoznać auto podejrzane już w ogłoszeniu
- ▶ Jak sprawdzić przeszłość auta przez internet
- ▶ Jak rozpoznać auto powypadkowe
- ▶ Jak rozpoznać auto z „kręconym” licznikiem
- ▶ Jak rozpoznać auto po powodzi
- ▶ Jak rozpoznać podrobioną dokumentację
- ▶ Jak sprawdzić ważność ubezpieczenia
- ▶ Jak ocenić ogólny stan techniczny pojazdu
- ▶ Jak szybko i bezproblemowo zarejestrować samochód
- ▶ Jakie czynności serwisowe należy koniecznie przeprowadzić po zakupie

